

Historie und Histörchen (26): Ford wollte kleiner, BMW größer

Wie Ford über Umwege zum 12 M kam und BMW sich vergeblich um die Mittelklasse bemühte, erzählt Hans-Peter Thyssen von Bornemisza, ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Viele Konstrukteure deutscher Nachkriegs-Mobile wurden von ihm persönlich befragt. Diese Recherchen führten nicht nur zu Fachbüchern, sondern auch zu Anekdoten aus den Jahren, als das Auto in Deutschland wieder laufen lernte.

Iacocca war dieser Ford zu winzig

Seit John Andrews in Köln sein Amt als Vorstandsvorsitzender angenommen hatte, ging es in Köln aufwärts: Der neue rundliche Taunus 17 M-P 3 war so beliebt, dass Ford gar nicht so schnell liefern konnte, wie Bestellungen eingingen. Optimistisch setzte die Ford-Zentrale in Dearborn bei Detroit die Maßstäbe höher. In mehreren Schreiben von Henry Ford II an John Andrews erinnerte Ford an die glorreiche Vergangenheit mit dem T-Modell und seine marktbeherrschende Stellung.

Der große Verkaufserfolg des Volkswagen 1200 und der französischen Renault Dauphine ärgerte die Kölner. Da auch die Auto Union mit dem Junior und Lloyd mit der Arabella in den Markt drängten, pochte auch Dearborn darauf, doch etwas ähnliches zu entwickeln. Der Entwicklungsvorstand Jules A. Gutzeit, der von der Korrespondenz mit Dearborn über Kopien informiert worden war, kümmerte sich nun höchstpersönlich um alle Einzelheiten.

Im Mai 1959 hatte die Design-Abteilung die ersten Entwürfe fertig. Eine zweitürige viersitzige Limousine von etwa 3,70 m Länge. Im Heck sollte ein leistungsfähiger 1,0 Liter-Vierzylinder sitzen. Dieser Vierzylinder-Motor sollte nicht mehr die verschleißintensiven Novotex-Kunststoff-Stirnräder als Nockenwellenantrieb tragen, sondern erstmals einen Kunststoff-Zahnriemen. Auf den Prüfständen waren die Motoren schon im Dauereinsatz.

Die Vorderräder hingen an McPherson-Federbeinen, die Hinterräder an einer Starrachse, die der des französischen Simca 1300 ähnlich war. Der Tank stand hinten rechts aufrecht im Bug, gegenüber das Reserverad. Der Kunde sollte einmal die Wahl haben zwischen dem Ein-Liter-Vierzylinder mit 34 PS und einem 1,2 Liter mit 40 PS.

Am 12. Dezember 1959 präsentierte Gutzeit seinem Chef Andrews alle Pläne zum "NPX-C5". Andrews war sehr angetan und flog kurz darauf nach Detroit, um den Amerikanern diesen Kleinwagen vorzustellen. Er holte das Okay ein, die Serienreife vorzubereiten. Von nun an hieß das Projekt "P-4".

Inzwischen fehlte aber auch den Amerikanern ein Kleinwagen im Programm. Da erinnerte man sich des Kölner Projekts. Der neue Ford-Präsident Lee A. Iacocca kam im Februar 1960 höchstpersönlich nach Köln, um das P-4-Projekt anzusehen. Er ging einmal um das Auto herum. Dann stand fest, es gefiel ihm nicht. Verschreckt ließ Andrews daraufhin den P-4 nochmals überarbeiten. Er erhielt nun ein Schrägheck.

Aber auch dann gefiel es Iacocca nicht, denn der Wagen war ihm zu winzig. Zudem zeigten die ersten Kalkulationen, dass der kleine Ford teurer als der Volkswagen geworden wäre. Iacocca flog zurück in die USA und ließ dort den "Kardinal" getauften Wagen entwickeln, der in Köln später zum P-4 wurde und im Herbst 1961 als neuer Taunus 12 M mit Frontantrieb in Serie ging.

Rüffel vom Chef; die neuen Mittelklasse

Im Büro des neuen Generaldirektors bei BMW stand Projektleiter Alexander Baron von Falkenhausen mit gesenktem Kopf. Er musste eine Rüge für sein Handeln einstecken. Im Januar 1968 hatte von Falkenhausen als Projektleiter einer neuen Limousine mit dem Versuchswagen die Teilnehmer der Rallye Monte Carlo begleitet, wobei sein ungewöhnlicher Wagen die Aufmerksamkeit der Pressevertreter erregte, die natürlich über die Zukunftspläne von BMW ausführlich berichteten.

Im Frühjahr 1957 war Dr. Heinrich Richter-Brohm mit dem Titel eines Generaldirektors bei BMW angetreten. Er kam nach München dem Plan, einen BMW-Mittelklassewagen mit 1,3-Liter-Motor und 65 PS zu bauen. Als Chefkonstrukteur wurde dazu Alexander Baron von Falkenhausen eingesetzt. Der Diplom-Ingenieur baute eine zweitürige, viersitzige Stufenheck-Limousine in Pontonform und selbsttragender Karosserie, mit seitlicher Chromleiste, gewölbter einteiliger Frontscheibe – ein Viersitzer mit imposanter Beschleunigung, einer Spitze von 150 km/h, dessen Preis bei 8500 D-Mark liegen sollte.

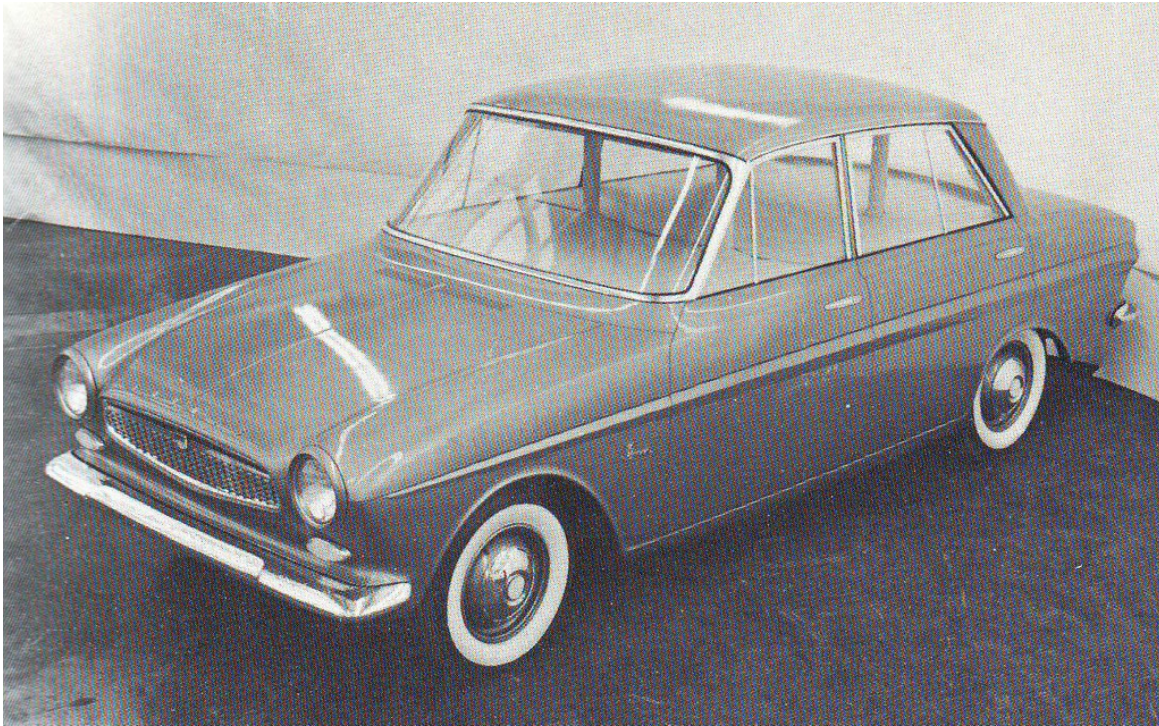
In der Grundform war der Mittelklasse-BMW ein Ableger des Typs 503. Von Falkenhausen entwickelte dazu einen Vierzylinder-Motor mit 1,3 Liter-Hubraum mit obenliegender Nockenwelle, Leichtmetall-Zylinderkopf und hängenden Ventilen, der 65 PS leistete (und der später bis auf 1,6 Liter und 80 PS vergrößert werden konnte). Die Hinterräder hingen an einer Starrachse, die Vorderräder an doppelten Querlenkern. Die beiden ersten Prototypen wurden getarnt mit Alfa Romeo-Nieren in den Straßenversuch geschickt. Doch 1958 ging es nicht weiter mit der Entwicklung. Es fehlte an Geld. Mit dem Ausscheiden von Richter-Brohm zum 9. Dezember 1959 war auch das Projekt beendet.

Ohne großen Aufwand versuchte der Planungsdirektor Helmut Werner Bönsch ein Jahr später, mit wenig Geld, aber guten Ideen, einen Mittelklassewagen zu schaffen. Als Nachfolger für den Kleinwagen 700 war dabei eine am Heck verlängerte LS-Limousine vorgesehen, die zuerst einen wassergekühlten 800 bis 900 ccm-Motor bekommen sollte. In einer zweiten Stufe hätte der Wagen eine neue Vorderachse bekommen, und der Heckmotor wäre in den Bug gewandert. In der dritten Entwicklungsstufe war vorgesehen, aus demselben Teileprogramm einen fertigungstechnisch einfachen Sechszylinder 1,2 Liter-Motor zu bauen - so, wie 1933 mit dem 303 schon einmal geschehen.

Der Sechszylinder hätte im Laufe der Zeit bis auf 1,3 Liter, später auf zwei Liter aufgebohrt werden könnte. Dazu wäre die leicht vergrößerte 700er-Karosserie und durch einen Kühlergrill im Stil des BMW 507 und durch zwei zusätzliche hintere Türen zur gehobenen Mittelklasse-Limousine herangereift. Damit hätte BMW mit vielen gleichen Teilen sowohl einen Kleinwagen wie auch einen Wagen der gehobenen Klasse geschaffen.

Es entstand auch schon ein Tonmodell mit einer Front, die dem 507 ähnelte, die aber keine BMW-Niere trug. Doch mit dem Geld der Quandts beendete BMW das Spar-Modell von Bönsch und nahm einen ganz neuen Anlauf. Die Bönsch-Pläne wanderten in die Schublade.

Bilder zum Artikel



Ford NPX-C5.



Ford NPX-C5.



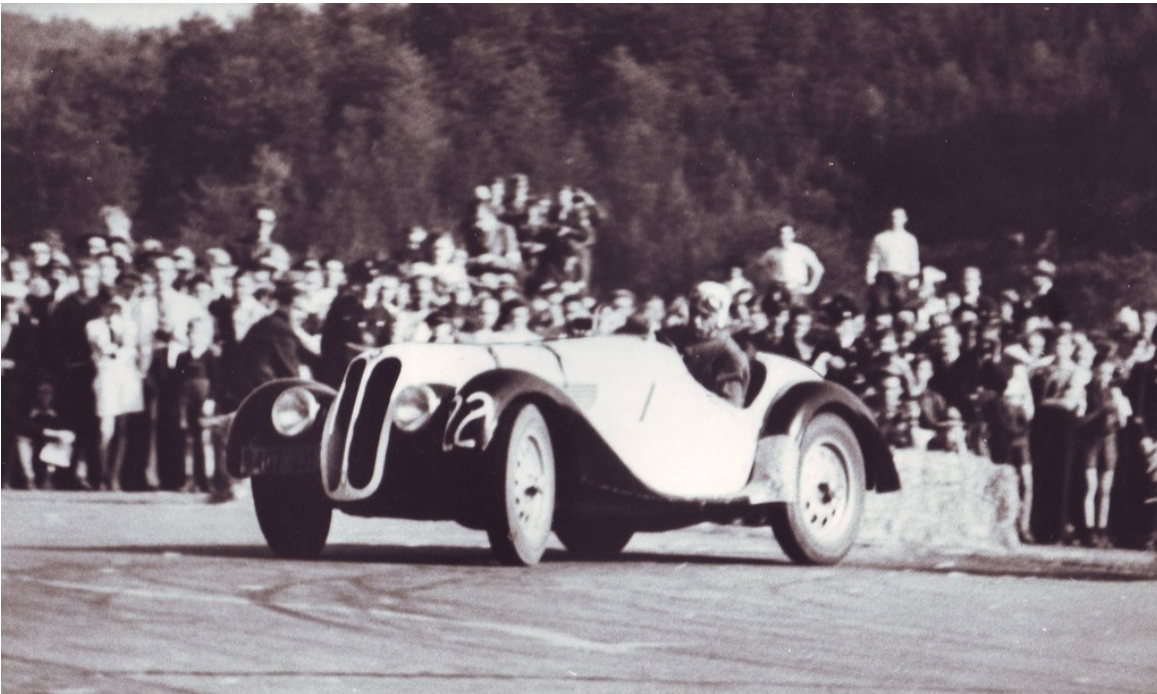
Ford Taunus 12 M P4 Kombi (1962).



BMW 507.



Alexander von Falkenhausen und ein AFM-Coupé.



Von Falkenhausen beim Rennen vor Besatzungs-Soldaten.



BMW 1500 auf der Automobilausstellung 1961 in Frankfurt.



BMW 1500.



BMW 1500.



BMW 1500.



BMW 1500.



BMW 1500.
